going on record. ...*(Interruptions)*... No; nothing; nothing; I can handle it, if you sit down. ...*(Interruptions)*... If you sit down, I can manage because you. ...*(Interruptions)*... I am not allowing him too. If you sit down.... ...*(Interruptions)*... It is not allowed. ...*(Interruptions)*... No; nothing is going on record. ...*(Interruptions)*... It is not going on record at all. ...*(Interruptions)*... Nothing has gone on record. ...*(Interruptions)*... Mr. Virumbi, please sit down. ...*(Interruptions)*... No; no; no; nothing; no; it is not going on record. ...*(Interruptions)*... It is not going on record. ...*(Interruptions)*... Please sit down. ...*(Interruptions)*... Nothing has gone on record. ...*(Interruptions)*... I have not permitted you, and it will not be recorded by the Press also. ...*(Interruptions)*... I give a ruling. ...*(Interruptions)*... Please sit down. ...*(Interruptions)*... No; sit down. ...*(Interruptions)*... Please sit down. ...*(Interruptions)*... Take you seats. ...*(Interruptions)*... No; no; no ...*(Interruptions)*... Just one minute please; neither will it go on record of the House nor it should be reported in the newspapers because this is not the way. ...*(Interruptions)*... If the Chairman permits, I will allow you. If he doesn't permit you, how can I allow? Let him permit, I have no problem. ...*(Interruptions)*... Okay; take the permission of the Chairman. If he permits, I have no problem. ...*(Interruptions)*... No problem; no problem at all. If the Chairman permits anything, I will allow. But now let us take up the Railway Budget.

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBAI: We will abide by your decision, Madam. ...*(Interruptions)*...

THE DEPUTY CHAIRMAN: Thank you very much. I know Mr. Virumbi that you are such a nice Member of this House who always listen to the Chair. Now, we take up the reply to the discussion on the Budget (Railways). *Mantriji*, forty-nine Members spoke on the Railway Budget. You have a little time to answer. So, try to cover as much as you can.

The Budget (Railways), 2003-2004—*(Contd.)*

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार): माननीय उपसभापति महोदया, मैं सबसे पहले उन सभी 49 सदस्यों के प्रति आभार प्रकट करना चाहता हूं जिन्होंने रेल बजट पर हुई चर्चा में हिस्सा लिया है। सबसे पहले तो मैं, जब चर्चा प्रारम्भ हुई थी, उस समय अपनी अनुपस्थिति के लिए अफसोस प्रकट करना चाहता हूं। मेरी इच्छा थी कि मैं उपस्थित रहूं लेकिन जब चर्चा प्रारम्भ हुई थी, उस समय हमारे लिए अपरिहार्य कारणों से दिल्ली में उपस्थित रहना संभव नहीं था। उसकी पूर्व सूचना मैंने संसदीय

कार्य मंत्री जी को दे दी थी और इसके बारे में मैंने माननीय सभापति महोदय को भी सूचना दे दी थी कि मेरी अनुपस्थिति में मेरे स्थान पर हमारे सहयोगी, माननीय रेल राज्य मंत्री श्री बंडारू दत्तात्रेय जी मेरी तरफ से कार्य देखेंगे। लेकिन मैंने जब डिबेट्स की वरबेटिम रिपोर्ट्स को देखा तो मैंने पाया कि इसके लिए बहुत नाराजगी प्रकट की गयी है। मैं समझता हूं कि मेरे इस भाव से माननीय सदस्यगण परिचित हैं कि मैं हर समय चर्चा में उपस्थित रहना चाहता हूं। मैं पहले एक सांसद हूं, बाद में मंत्री हूं। मेरी दिलचस्पी संसदीय परंपराओं में ज्यादा है-उसके प्रति, उसकी मर्यादाओं के प्रति हर समय मेरा ख्याल रहता हैं, इसलिए सबसे पहले मैं अपनी बात वहीं से शुरू करना चाहता हूं। बाद में चूंकि दोनों सदनों में चर्चा एक साथ चल रही थी, इसलिए कभी कुछ देर के लिए मैं यहां उपस्थित था और कुछ देर के लिए दूसरे सदन में उपस्थित था। इसके बारे में माननीय सदस्यों को जानकारी है।

उपसभापति महोदया, कई बातें उठाई गई। जो सबसे अधिक चिंता प्रकट की जाती है सदन में या सदन के बाहर, वह रेलवे सेफ्टी को लेकर होती है। मैंने अपने बजट भाषण में इस बात का उल्लेख किया था और पहले भी मैंने इस सदन में इस बात की घोषणा की थी कि हम सेफ्टी के सारे आस्पेक्ट्स को लेते हुए एक श्वेत-पत्र, एक White Paper रखना चाहते हैं ताकि उस पर ठीक ढंग से चर्चा हो सके। रेलवे सेफ्टी के बारे में जब मैंने अपने बजट भाषण में उल्लेख किया तो मैंने इस बात को दोहराया और संक्षेप में कुछ बातें कहीं। लेकिन जहां तक रेलवे सेफ्टी का सवाल है, इसको सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाती है और अभी हाल के दिनों में कुछ नए इनीशिएटिव भी लिए गए हैं। आप सभी जानते हैं कि स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड ने 1 अक्टूबर, 2001 से काम करना शुरू किया है। 1998 में जस्टिस खन्ना की अध्यक्षता में रेलवे सेफ्टी रिव्यू कमेटी का गठन किया गया था। उन्होंने अपनी सिफारिशें दी और उन सिफारिशों में एक बहुत ही महत्वपूर्ण सिफारिश यह भी थी कि चूंकि रेलवे के पास इतने internal resources पैदा नहीं हो पा रहे हैं, आंतरिक संसाधनों का सृजन नहीं हो पा रहा है कि वे डेप्रिसिएशन रिजर्व फंड में पर्याप्त धन डाल पाएं और उसके चलते जितने भी रिन्यूअल के काम हैं, नवीकरण के काम हैं, वे पूरे नहीं हो पा रहे हैं। यह कोई एक साल या दो साल की बात नहीं है, वर्षों से यह बात हो रही है। दसियों सालों से यह स्थिति पैदा हुई है और उसके चलते यह सुझाव दिया गया कि अलग से इसके लिए पैसे का प्रबंध होना चाहिए। मुझे खुशी है कि हमने जब इस विषय को माननीय प्रधानमंत्री जी के समक्ष उठाया तो उन्होंने इसकी गंभीरता को देखते हुए इस सुझाव को स्वीकार किया और स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड का गठन हुआ। 15 हजार करोड़ रुपए की बात थी, उसको बढ़ाकर 17 हजार करोड़ रुपए किया गया और उसमें एक कंपोनेंट रखा गया कि सेफ्टी सरचार्ज लगाकर पैसेंजर्स से कुछ पैसा रेलवे की तरफ से भी आए। उसके लिए पूरे छः साल का समय रखा गया। उन छः सालों में सेफ्टी सरचार्ज के जरिए 5 हजार करोड़ रुपए आएंगे और छः वर्षों में केन्द्र सरकार रेलवे को 12 हजार करोड़ रुपए की डिविडेंड फ्री बजटीय सहायता देगी। इस

स्पेशल सेफ्टी फंड का छः साल का पीरियड है और इसने 1 अक्टूबर, 2001 से काम करना प्रारंभ किया है। उस साल छः महीने थे जिसके लिए हमने 1400 करोड़ रुपए का प्रावधान किया था, जिसमें से 400 करोड़ रुपया सेफ्टी सरचार्ज से आना था और 1000 करोड़ रुपया गवर्नमेंट ऑफ इंडिया ने जनरल एक्सचेकर से दिया था। मुझे बताते हुए खुशी है कि 2001-02 में हमने कुल 1434 करोड़ खर्च किया है और सेफ्टी सरचार्ज से जहां 400 करोड़ आना था, वहां 305 करोड़ रुपया आया, यानी 95 करोड़ रुपए का वह सेफ्टी सरचार्ज का शॉर्टफॉल और 34 करोड़ रुपए का अतिरिक्त कार्य-इन दोनों को मिलाकर 129 करोड़ रुपए की जो कमी थी, उसको रेलवे ने अपने आंतरिक संसाधनों से पूरा किया। अभी 2002-03 का साल चल रहा है और हमने 2210 करोड़ रुपए का प्राविज़न किया था-860 करोड़ रुपए सरचार्ज से और 1350 करोड़ रुपए केंद्र से जनरल एक्सचेकर से सहायता के तौर पर। लेकिन जो रिवाइज्ड एस्टीमेट हमने रखा है, उसमें हमने इसको 2210 करोड़ से बढ़ाकर 2310 करोड़ रुपए किया है। सेफ्टी के काम में-जो ऐसेट रिन्यूअल का बहुत ही महत्वपूर्ण कार्य है-उसमें हमारी कितनी दिलचस्पी है और कितनी तेजी से हम काम कर रहे हैं, उसके पूरे डीटेल्स मैं दे सकता हूं। कितने किलोमीटर अब तक ट्रैन रिन्यूअल हो चुका है, कितने स्टेशनों के सिगनल ईक्विपमेंट बदले गए, स्टेशन याड्र्ज का कितना ट्रैक सर्किटिंग और हो गया, कितने डिब्बों का रोलिंग स्टॉक्स में परिवर्तित किया गया, वह सारे डीटेल्स हैं। यह सब काम तेजी से किया जा रहा है और जो वर्तमान बजट हमने पेश किया, इसमें हमने 2311 करोड़ रुपए का प्रावधान रखा। इस तरह से स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड के जरिए काम हो रहा है। लेवल क्रॉसिंग्ज पर, जो अनमैन्ड लेवल क्रॉसिंग्ज हैं उनकी मैनिंग के लिए और इसके अलावा जो व्यस्त समपार हैं उन पर रोड ओवरब्रिज और रोड अंडरब्रिज बनाने के लिए दूसरा फंड है-रेलवे सेफ्टी फंड। इसमें से डीजल और पैट्रोल सेस का एक हिस्सा रेलवे को फंड में मिलता है और हम उस फंड के जरिए इस काम को कर रहे हैं। हमने देशभर के सभी माननीय मुख्य मंत्रियों को पत्र लिखा है कि आप अपने राज्य से प्रस्ताव दें। जिस भी लेवल क्रोसिंग की व्यस्तता एक लाख टीवीयू से ज्यादा है, उसकी सूची के साथ हमने उनको भेजा है कि प्रस्ताव आपकी तरफ से आना चाहिए। क्योंकि रेलवे इसमें ब्रिज पोर्शन का खर्च वहन करती है और एप्रोच जिसकी भी सड़क है, उसको बनाना पड़ता है। राज्य सरकार की सड़क है तो राज्य सरकार को उतना पैसा देना होगा। इसके लिए हमने न सिर्फ स्वयं पत्र लिखा बल्कि कई राज्यों के साथ बात-चीत हुई है। उसके आधार पर प्रस्ताव आए, उनको हम शामिल करते जा रहे हैं और उनको इस साल के बजट में भी शामिल करने की कोशिश की गई है। इस प्रकार से डीआरएफ में भी जितना संभव है, हमने अधिक से अधिक फंड डाला है ताकि हम रिन्युवल का काम कर सकें। इसके अलावा जो अभी राजधानी एक्सिडेंट हुआ, इसको लेकर लोगों के मन में काफी शंकाएं प्रकट हुई। कमिश्नर रेलवे सेफ्टी की जांच को लेकर भी शंकाएं प्रकट की गई। अब कमिश्नर रेलवे सेफ्टी की जांच हो गई है। उसकी अंतिम रिपोर्ट आ गई है। हम तो चाहते

हैं कि वह रिपोर्ट सार्वजनिक की जाए, पब्लिश की जाए। लेकिन यह काम सिविल एविएशन मिनिस्ट्री को करना होगा। रेलवे ने अपनी राय दे दी है कि इस रिपोर्ट को पब्लिश करना चाहिए। लेकिन चूंकि कमीशन ऑफ रेलवे सेफ्टी, मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एविएशन में है। हम लोगों ने अपनी राय दे दी है। हमारी तरफ से प्रयास है...

उपसभापति: वह सिविल एविएशन में क्यों है?

श्री नीतीश कुमार: कमिशन ऑफ रेलवे सेफटी एक जमाने से सिविल एविएशन में है।

उपसभापति: आप लोग उसको डीलिंक कर दीजिए। हम लोग उसको पास कर देंगे। रेलवे इज रेलवे, आप जमीन पर चलते हैं, वे हवा में उड़ते हैं।

श्री नीतीश कुमार: यह एक विचार भी बाहर प्रकट किया जाता है कि ये जो सिविल एविएशन मिनिस्ट्री के साथ थे, उसको वहां से हटाकर रेलवे में हो, ताकि पूरी जवाबदेही रेलवे की हो।

उपसभापति: आप ले आइए। हम लोग पास कर देंगे।

श्री नीतीश कुमार: आपने चेयर से इस बात का निर्देश किया है। आपके इस निर्देश का ध्यान रखते हुए मैं इस सवाल का...**(व्यवधान)**... मैं इस प्रस्ताव को आगे...**(व्यवधान)**...

THE DEPUTY CHAIRMAN: It pertains to the Railways.

मौलाना ओबैदुल्लाह खान आजमी (मध्य प्रदेश): आभार भी प्रकट कर दीजिए।

SHRI N. JOTHI (Tamil Nadu): Madam, there is no rationale behind this bifurcation.

THE DEPUTY CHAIRMAN: You are right.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE (West Bengal): Madam, there should be an independent body for this purpose. If it is under the Ministry of Railways, it will be governed and guided by the Ministry of Railways. It has to be an independent body. If necessary, it can be made accountable to the Parliament.

THE DEPUTY CHAIRMAN: But the main thing here is: "Why should it not be under the Ministry of Railways? Even the Civil Aviation Department is not an autonomous body. It is a part of the Government, and if you want an autonomous body, you should ask for an autonomous body. But it is very peculiar that the safety, which is the responsibility of the Railways, and about which we have shown so much concern in this

House, as well as outside also, should be under the jurisdiction of someone else. The Ministry of Railways is answerable for everything, even safety. So, it should be under that Ministry.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Madam, I am the Chairman of the Department-related Standing Committee on Transport and Tourism, which has already taken up to the issue of the working of the Commissioner of Railway Safety. I think, till now, people do not have faith in that Commission, and since the Ministry of Civil Aviation has shown no interest in this respect, the Committee will go into the details of the working of this Commission.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I think so. The Committee should study its recommendations.

श्री नीतिश कुमार: मैडम, यह एक जमाने से-उसके इंडिपेंडेंस का ख्याल करते हुए, वह स्वतंत्र रहेगा-रेलवे से बाहर रहेगा, सिविल एविशन मिनिस्ट्री के प्रशासनिक नियंत्रण में रखा गया। कमीशन ऑफ रेलवे सेफ्टी काम करती है। रेलवे के अधिकारी ही वहां जाते हैं। कुछ स्थाई तौर पर वहां एब्जार्ब होते हैं-जैसे, कमिश्नर रेलवे सेफ्टी चीफ कमिश्नर रेलवे सेफ्टी। कई लोगों को वहां डेपुटेशन पर भी भेजना पड़ता है। ये सारी बातें होती हैं। अभी का जो नियम है, उसके हिसाब से जब कोर्ट में किसी भी प्रकार का मामला पेंडिग नहीं होता है तो एक समय के बाद यह रिपोर्ट पब्लिश होती है। तब तक लोगों की दिलचस्पी समाप्त हो जाती है। एक एकेडेमिक इन्टरेस्ट की बात बच जाती है। लेकिन आज जब एक्सिडेंट हुआ और रिपोर्ट आ गई, लोग जानना चाहते हैं कि आखिर उस रिपोर्ट में है क्या? अनावश्यक तौर पर अगर उस पर विवाद होता है- सबसे अच्छी बात यह है कि जो रिपोर्ट है, वह रिपोर्ट पब्लिश हो जानी चाहिए। रिपोर्ट के पब्लिकेशन के बाद जो भी राय हो, हर जगह एक इन्फोर्म्ड डिबेट हो सकती है। अगर देश में भी कोई डिबेट है तो इन्फोर्म्ड डिबेट हो सकती है कि आखिर कमिश्नर रेलवे सेफ्टी ने क्या देखा और क्या उसकी प्रतिक्रिया है? हम लोगों को मालूम है, लेकिन हम उन बातों को उतना ही कह सकते हैं जितना हमें कहने का अधिकार है। प्राइमा फेसी यह कारण था। प्रिलीमिनरी रिपोर्ट आती है या जो फाइनल फाइन्डिंग्स हैं उसे कर सकते हैं। एक्सेस हम लेते हैं। लेकिन इसलिए एक रिपोर्ट पब्लिश होनी चाहिए, इसके लिए हमने अनुशंसा की है। यह एक अलग विषय है।

सेफ्टी एक ऐसा विषय है जिसके हर पहलू पर चर्चा होनी चाहिए। ऐसा नहीं है यह सरकार की तरफ से नहीं किया जा रहा है।

राजधानी की दुर्घटना के बाद हमने देखा कि पटरी टूटी। जो रिपोर्ट आई उसमें कहा गया है कि

सैबोटेज था। पटरी तोड़ी गई। कुछ ऐसी बातें हैं। मैं इस पर विवाद में नहीं जाना चाहता हूं। मैंने अपने रेलवे अधिकारियों से पूछा कि अगर पटरी टूट जाए फ्रैक्चर हो जाए, काट दी जाए या डिस्कंटीन्यू हो जाए जो क्या इसको पहले से जानने का कोई तरीका नहीं है? उन्होंने कहा कि हां, इसे ट्रैक सर्किटिंग के जरिए जान सकते हैं। यदि कंटीन्यूअस ट्रैक सर्किटिंग हो और किसी प्रकार की डिसकंटीन्यूटी हो जाए तो सर्किट ब्रेक करेगा। और उसका रिफ्लेक्शन सिग्नल पर आ जाएगा तो एहतियात के तौर पर हम कार्रवाई कर सकेंगे। हमने कहा कि इसे क्यों नहीं किया जाए। हम ट्रैक सर्किटिंग स्टेशन लिमिट में कर रहे हैं। इसे भी किया जाए। इस पर चर्चा करके एक कंटीन्यूअस ट्रैक सर्किटिंग के बार में भी निर्णय लिया गया है। इस साल के बजट में हमने उसका उल्लेख भी किया है। ए, बी और सी रूट में चुने हुए सैक्शन्स में कंटीन्यूअस ट्रैक सर्किटिंग के लिए भी हमने इस बार प्रावधान किया है। इस प्रकार से सेफ्टी इनीशिएटिव्स लिए जा रहे हैं।

ह्यूमन ऐरर के चलते एक्सीडेंफ्रेट्स होते हैं। ट्रेनिंग को कैसे अपग्रेड करें, इसके लिए रिफ्रेशर कोर्स चलाने का काम किया है। हमारे यहां पुरातन तरीके के छोड़कर आज जो ट्रेनिग के आधुनिक गज़ट उपलब्ध हो गए हैं उन्हें इंट्रोड्यूज करना होगा। सिमुलेटर लाना होगा। इस काम में जो भी लोग लगे हुए हैं उन्हें ठीक ढंग से ट्रेनिंग दी जाए इसलिए हमने सिमुलेटर का फैसला लिया है। ट्रेनिंग इंस्टीट्यूशन्स को भी अपग्रेड किया है कि उन्हें बेहतर फेसिलिटी दी जाए। उन्हें आधुनिक उपकरण मुहैया कराए जाएं। बीच में रेलवे कर्मियों को ठीक ढंग से ट्रेनिंग देने पर भी ध्यान दिया जाए।

एक शिकायत आई। राजधानी दुर्घटना के बाद यह बात समाचार पत्रों में भी छपी कि नीचे के लेवल के स्टाफ, ग्रुप ''डी'' के स्तर पर संख्या कम हो गई है। सेफ्टी कैटेगरी में कमी है इसलिए ट्रैक का मेन्टेनेन्स ठीक ढंग से नहीं हो पा रहा है हमने इस बात की तहकीकात कराई और देखा कि कुछ पुरानी वैकेन्सीज हैं। हमने निर्णय लिया कि इन वैकेन्सीस को भरेंगे। नीचे के लेवल पर सेफ्टी कैटेगरी में जो वैकेन्सीज हैं उन्हें भरना चाहिए और तेजी से भरना चाहिए। यह फैसला लिया गया है कि एक साल के अंदर, जो भी वैकेन्सीज हैं—उनकी पहचान की गई तो बीस हजार से ज्यादा वैकेन्सीज निकल आई—हम इन्हें रेल भर्ती बोर्ड के माध्यम से भरेंगे।

जहां जाते थे वहां ग्रुप ''डी'' में शिकायत थी कि वहां लोकल रिक्रूटमेंट नहीं हो रही है। यहां हम लोकल रिजर्वेशन नहीं कर सकते क्योंकि देश में इसकी इजाजत नहीं है कि आप लोकल के नाम पर रिजर्वेशन करें। हम ग्रुप ''डी'' में एक लिखित परीक्षा लेने जा रहे हैं। यह हिन्दी और अंग्रेजी में है। स्थानीय स्तर पर बहुतेरे लोग हैं जो ग्रुप ''डी'' में काम करते हैं। इन्हें न तो अंग्रेजी और न ही हिन्दी जानने की जरूरत है और न ही वे जानते हैं। चूंकि ग्रुप ''डी'' की नौकरी डिवीजन की नौकरी है इसलिए हमने यह फैसला लिया कि किसी भी डिवीजन में कांस्टीट्यूशन के एट्थ शेड्यूल में जो भारतीय भाषाएं शामिल हैं, जो भाषा वहां बोली जाती है उस भाषा में भी प्रश्न पत्र रखेंगे ताकि लोकल लैंग्वेज जानने वाले लोग रेलवे रिक्रूटमेंट में हिस्सा ले सकें और उन्हें नौकरी मिल सके। यह

एक फैसला हमने लिया है। बीस हजार से ज्यादा की ग्रुप ''डी'' की जो रेग्युलर वैकेन्सीज हैं हम उन्हें भर रहे हैं। थोड़ी-बहुत जी॰एम॰ की भी करते हैं। डिवीजन लेवल पर भी होती हैं। इसके बारे में हमने फैसला किया है कि ये सभी रेल भर्ती बोर्ड के माध्यम से हों। रेल भर्ती बोर्ड के माध्यम से ग्रुप ''सी'' की भर्ती होती है, ग्रुप ''डी'' की नहीं। हमने उसमें ग्रुप ''डी'' को भी शामिल किया है। यह काम पूरा साल, अराउण्ड द ईयर चलता रहेगा। जिसकी वैकेन्सी जब आई, उन्होंने इन्डेन्ट दिया, उसका एडवरटाइजमेन्ट निकला और खुली भर्ती से उसकी बहाली की। इससे स्वाभाविक तौर पर लोकल लैंग्वेज जानने वाले लोगों को रेलवे की नौकरी प्राप्त करने में सहूलियत हो सकती है, एक सुविधा हो सकती है। यह फैसला अभी लिया गया है। दीपांकर जी ने इसे लिंक कर दिया है क्या कि ह्यूमन ऐरर या ह्यूमन फेल्योर इसीलिए है कि नीचे वाली वैकेन्सीज नहीं हैं? इसका यह मकसद नहीं है। लैंग्वेज का क्या है, इसके बारे में तो अलग से एक फोरम पर बहस हो सकती है। इसकी भाषा और बेहतर हो सकती है। भाषा तो हमेशा और बेहतर हो सकती है। जैसी भाषा हमारी है उससे हजार गुना अच्छी भाषा आपकी है, किसी और की उससे भी अच्छी हो सकती है। भाषा पर मत जाइए। इसके पीछे भाव यही था कि उसको लिंक नहीं किया है। आलोचना यह हुई है कि ग्रुप ''डी'' में बहुत सारी वैकेन्सीज हैं, इसके चलते ध्यान नहीं दिया जा रहा है। हमने उस इश्यू को भी एड्रेस कर दिया। दूसरा जो ट्रेनिंग आदि के लिए है उसका भी कर रहे हैं। हमने यूनियन और फेडरेशंज़ को .... (**व्यवधान**) आप कुछ कहना चाहते हैं तो कह लीजिए।

श्री दीपांकर मुखर्जी: मेरा एक ही कहना था, आपने सही फर्माया कि ग्रुप ''डी'' की वैकेंसीज़ हैं। यह आज की बात नहीं है। अगर आप रेलवे के क्वश्चंज़ देखेंगे, मुझे पता नहीं आपका क्वश्चन भी रहा होगा, चार-पांच साल से इन वैकेंसीज़ के बारे में बताया गया।

If, somehow, today some Railway official, at whatever level he is, says that this has been one of the reasons why the accidents have increased then the nation would like to know—and you also owe an explanation to the nation—who is responsible for not filling up the vacancies of Group D posts for years, because of which the accidents have happened. Someone has to be held responsible. The Railways official who knew about it could have pointed out to the Railway Minister or to the Government कि इतने अगर मिनिमम नहीं होंगे तो इस तरह से एक्सीडेंट्स हो सकते हैं। Either he should be responsible, or someone else has to be held responsible. आज पता चला कि बीस हजार एम्प्लोईज़ रेक्रूट करना जरूरी है, जो सालों से कहा जा रहा है। जैसे आपने सही कहा कि यूनियन, फेडरेशन, सब लोगों ने कहा कि वैकेंसीज़ फिल अप नहीं हो रही हैं। Why do the officials waited for three years for the accident to happen and then say the recruitment is to be held? Some head must roll, *Mantriji.*

श्री नीतीश कुमार: अब सवाल यह है कि एक्सीडेंट के साथ वैकेंसीज़ को लिंक करने का कोई तर्क नहीं बैठता है। नंबर दो, किसी ने इस तरह की बात प्वायंट आउट नहीं की, लेकिन राजधानी एक्सीडेंट के बाद सेफ्टी के बारे में इस प्रकार से चारों तरफ चर्चा हुई है। मैंने खुद भी उन चीज़ों को देखा है कि लोग क्या सोच रहे हैं। जो भी बातें आ रही थीं उनको हमने रेलवे के अंदर झांक कर देखने की कोशिश की कि कहीं उनमें सच्चाई तो नहीं है। उसी के आधार पर मुझे लगा कि वैकेंसीज़ भरी जानी चाहिए। हमने उसके बारे में फैसला लिया और अब वह प्रक्रिया शुरू की जा रही है। इस प्रकार से यह सब कुछ हुआ।

एक बात और कही गई। लोगों ने कहा कि पैसेंजर अर्निंग ड्रॉप कर गया। वह इसलिए कि लोग सेफ्टी को लेकर डरे हुए हैं। रेलवे में सेफ्टी की स्थिति बहुत खराब है। लेकिन ऐसी कोई बात नहीं है। पैसेंजर अर्निंग में पिछले साल की तुलना में 13 प्रतिशत से भी ज्यादा की वृद्धि रिकॉर्ड की गई है। नंबर ऑफ पैसेंजर्स घटे हैं। ये वे पैसेंजर्स घटे है। जो कि लोकल ट्रेन्ज में सफर करते हैं, जो कि सब-अर्बन, नॉन सब-अर्बन होते हैं। उनमें कमी आई है। राजधानी में बढ़े हैं। मेल एक्सप्रेस, जो लांग डिस्टेंस ट्रेन्ज़ हैं, उनमें पैसेंजर्स की संख्या में वृद्धि हुई है। यहां तक कि जो हॉवड़ा-नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस दुर्घटनाग्रस्त हुई उसमें भी सितम्बर के बाद संख्या में वृद्धि ही हुई है। इसलिए पैसेंजर्स का जो ड्रॉप है वह लोकन ट्रेन्ज में ही है, जो कि कम दूरी की हैं। उसका एक कारण हमने जानने की कोशिश की तो यह पता चला कि उसमें 2000-01 में लो वैल्यू एमएसटी शुरू हुआ था। यानी 100 किलोमीटर 15 रुपये में। जब उसमें काफी शिकायतें आईं तो उसकी जांच-पड़ताल की गई। तब एक निर्णय लिया गया कि गरीबी की रेखा या किसी इन्कम के बारे में किसी सांसद् या विधायक के पास यह सर्टिफाई करने का कोई अधिकार नहीं है कि इसकी इन्कम क्या है। इसके लिए इन्कम के बारे में पहले उनको रेवेन्यु अथारिटी से एक सर्टिफिकेट लेना होगा और फिर सांसद् या विधायक की अनुशंसा पर वे लो वैल्यू एमएसटी ले सकते हैं। इसलिए अचानक वह ड्रॉप कर गया और उसकी संख्या में इतनी गिरावट आई। उसके चलते जितने पॉसेज़ लिए जा रहे थे, उन पॉसेज़ को हम पैसेंजर के टर्म में अगर लेते हैं, पर डे पैसेंजर के टर्म में हम उसको बदलते हैं तो उसके हिसाब से ऐसा लगता है कि नुकसान का एक कारण यह भी है। लेकिन इससे रेलवे को पैसे का कोई नुकासन नहीं हुआ। परन्तु नंबर ऑफ पैसेंजर्स जिसकी गिनती हो जाती है उसके हिसाब से वैसा लगा। दूसरा कारण यह भी हो सकता है कि हमने सेफ्टी सरचॉर्ज लगाया। लोयस्ट फेयर हमारे यहां तीन रुपया था, जब सेफ्टी सरचॉर्ज एक रुपया लगा तो वह चार रुपये हुआ। 2002-03 में हमने जो रेशनलाइज़ेशन किया तो उसमें भी एक रुपया और बढ़ा, यानी पांच रुपये हो गया। अर्थात् तीन रुपये से पांच रुयपे तक, अगर सब से निचला फेयर पहुंच जाए तो उसका भी असर होता है। यह कोई पहली बार नहीं हो रहा है बल्कि अनेकों बार यह देखा गया है कि जब इस तरह के फेयर बढ़ते हैं तो पैसेंजर्स की संख्या में गिरावट आती है। अनेकों बार हमने ऐसे रेकॉर्ड्ज़ देखे हैं। 1974-75 में

1.5 परसेंट की गिरावट आई है। पैसेंजर ड्राप—74-75 में 8.5 परसेंट की गिरावट आई, 79-80 में 5.8 परसेंट की गिरावट आई, 82-83 में 1.3 परसेंट की गिरावट आई, 83-84 में 9.9 परसेंट की गिरावट आई, 88-89 में 7.7 परसेंट की गिरावट आई थी, 92-93 में लगभग 7.4 परसेंट की गिरावट आई थी, 93-94 में लगभग 1.1 परसेंट की गिरावट आई थी और 2002-2003 में जनवरी तक का फिगर लें तो 2.6 परसेंट की गिरावट आई थी। ऐसा नहीं कि गिरावट नहीं आई, लेकिन इस गिरावट को अचानक सेफ्टी के साथ जोड़ने की कोशिश हुई है। अब जहां तक सेफ्टी का सवाल है, हमने उस का फिगर इकट्ठा किया है और राजधानी की जो बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण दुर्घटना हुई है, आप कह सकते हैं कि रेलवे को इससे अधिक बदनामी कभी हाथ लगी ही नहीं जितनी अधिक बदनामी इस राजधानी दुर्घटना के कारण हुई है, उस के बाद भी नंबर ऑफ पैसेंजर्स में उस में भी ड्रॉप नहीं है। मेल एक्सप्रेस में जैसा कि अभी हम ने बताया, उस में बढ़ोतरी है, तो इस प्रकार से इस को जोड़कर नहीं देखा जाना चाहिए और यह कहने के पीछे हमारा मकसद यही है कि सेफ्टी के लिए हम सब से अधिक सतर्क हैं। हम ने निर्देश दिया है कि इस के हर आस्पेक्ट पर पूरा एक श्वेत-पत्र बने, यह सदन में प्रस्तुत हो, उस पर हम चर्चा करें और चर्चा करने के बाद और क्या किया जाना चाहिए यह विचार करें। धन की आवश्यकता हो तो वह करें, और भी इस के संगठनात्मक स्वरूप में परिवर्तन करने की आवश्यकता हो तो वह करें। महोदय, खन्ना कमेटी ने कहा था कि कमिश्नर रेलवे सेफ्टी के पद पर अभी सिर्फ सिविल इंजीनियर्स जाते हैं, उसे खोल दीजिए। हम ने उसे स्वीकार कर के अपनी अनुशंसा कर दी कि इसे बाकी रेलवे सर्विसेस के लिए भी खोल दिया जाए। उन्होंने सुझाव दिया था कि रेलवे के अंदर जो सेफ्टी डायरेक्टरेट है, उसे सिर्फ ट्राफिक ऑफिसर्स हैड करते हैं, उसे भी सभी के लिए खोल दिया जाना चाहिए। हम ने उस को भी खोल दिया। फिर सेफ्टी का जो डायरेक्टोरेट है, सेफ्टी के जो ऑफिसर्स हैं, उन के पास कोई ''टीथ'' नहीं थे, तो उन को विजिलेंस जैसी कुछ शक्तियां प्रदान की गयी हैं, ताकि जो डिफाल्टर हैं, जो सेफ्टी के मामले में निग्लीजेंट पाया जाए, उस के ऊपर कठोर कार्यवाही की जा सके। ये सब कदम हम ने उठाए हैं। जी०एम० और डी०आर०एम० के लेवल पर हम ने अधिकार बढ़ा दिए हैं। साथ-साथ अब उन की अकाउंटेबिलिटी भी होगी, वे जिम्मेदार ठहराए जाएंगे अगर लगातार सिस्टम में कोई फेल्योर आ रहा है और उच्च अधिकारी उस पर नजर नहीं रख रहा है जो उस की जवाबदेही है, अगर ऐसा करने में वह विफल होता है तो उन के ऊपर भी कार्यवाही होगी, यह भी फैसला लिया गया है। इस प्रकार से कई कदम उठाए गए हैं और हम पूरी चर्चा करने के लिए तैयार हैं बल्कि हम तो चर्चा का स्वागत करेंगे क्योंकि इस से रेलवे के सेफ्टी के काम में और मदद मिल सकती है।

कई माननीय सदस्यों ने वर्क्स का सवाल उठाया है। अब एक चीज का हम जिक्र करना चाहेंगे कि हम प्लान कैसे बनाते हैं। यह आप सभी जानते हैं, हमारा इंटरनल रिसोर्सेस उस में जाता है, बजटरी सपोर्ट मिलता है, मार्केट से बोरोइंग करते हैं। ये तीन [illegible] हैं। हम कुछ इंटरनल रिसोर्सेस जनरेट करते हैं, बजटरी सपोर्ट मिलता है और रोलिंग स्टॉक के लिए मार्केट बोरोइंग करते हैं। इस

के हिसाब से हमारा प्लान बजट बनता है। इस तरह हमारा एलोकेशन तो बहुत कुछ बजटरी सपोर्ट पर निर्भर करता है। मैडम, हमारा ओवर ऑल बजटरी सपोर्ट बढ़ा है, लेकिन मैं माननीय प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड के बाद बहुत बड़ा दूसरा काम हुआ है, राष्ट्रीय रेल विकास योजना का। यह लगभग 15 हजार करोड़ रुपये की योजना होगी। इस के तीन कम्पोनेंट्स हैं। हम अपने हाई डेंसिटी रूट्स को जिस को हम गोल्डन क्वाड्रिलेटरल कहते हैं, इस के डायगनल्स को मजबूत करना चाहते हैं, सुदृढ़ करना चाहते हैं ताकि हम 100 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से उस पर मालगाड़ियां चला सकें और पैसेंजर ट्रेन और गुड्स ट्रेन के बीच में जो स्पीड का अंतर है उस को हम कम कर सकें ताकि हमारी लाइन कैपेसिटी बढ़े और हम माल को उस के गंतव्य तक कम समय में पहुंचा सकें। इस के लिए ट्रैक अपग्रेडेशन की जरूरत होगी। उस में कई और इनपुट देने होंगे। इसके लिए धन की जरूरत थी जिस में करीब 8 हजार करोड़ रुपये की लागत आएगी। यह उस का एक कम्पोनेंट है। दूसरा, हमारे जितने बंदरगाह हैं, उन का हिंटर लेंड के साथ बेहतर संबंध स्थापित होना चाहिए। इस के लिए कहीं नई रेल लाइन डालनी पड़ेगी, कहीं गेज कनवर्सन करना पड़ेगा, कई लाइन की डबलिंग करनी पड़ेगी और उस के लिए भी लगभग 3 हजार करोड़ के आसपास खर्च आ सकता है। फिर चार मेगा ब्रिजेज - ब्रह्मपुत्र नदी पर है, गंगा नदी पर है, कोसी नदी पर है, इस को मिलाकर कोई साढ़े 3 हजार करोड़ रुपये लगेंगे। तो कुल मिलाकर 15 हजार करोड़ रुपये की एक राष्ट्रीय रेल विकास योजना की घोषणा प्रधानमंत्री जी ने की है और उसके गोल्डन क्वाड्रीलेटरल के काम को करने के लिए विकास निगम की स्थापना की जा चुकी है। उस रेल विकास निगम को इक्विटी के लिए जनरल एक्सचेकर से वित्त मंत्रालय ने हमें मदद दी, जिसका परपोजल बजट प्रस्ताव में है। इसके अलावा इन कामों के लिए हम बाहर से भी धन लेने की कोशिश कर रहे हैं। एडीबी के साथ बातचीत हुई थी और एडीबी ने भी उसके लिए कुछ पैसा दिया है, जो वित्त मंत्रालय को मिला है, जिसका एक हिस्सा हमको भी दिया गया। तो राष्ट्रीय रेल विकास निगम की योजना के कार्यों के लिए रेल विकास निगम का गठन और उसके लिए धन का आवंटन यह सब भी हुआ है और जिसके लिए पैसा भी हमें मिला है।

महोदया, सेफ्टी के लिए जो पैसा है वह एक हद तक मिला है, बाकि जो प्रोजेक्ट हैं, जिनके बारे में कतिपय माननीय सदस्य सबसे अधिक चिंता व्यक्त करते हैं उसमें से 90 परसेंट प्रोजेक्ट जो हैं वह सोशली डिजायरेबल प्रोजेक्ट हैं। इनके बारे में कहा जाता है कि वाइबल नहीं हैं, लेकिन मेरी समझ से फाइनेन्सियल वाइबिलिटी भले ही न हो, इकानामी वाइबिलिटी है और सोशो-इकानामी पर भी तो कंसीडर होना चाहिए। इस देश में बहस बहुत चलती रहती है कि साहब, उस एरिए में कोई इंडस्ट्री नहीं है तो वहां रेल लाइन वाइबल नहीं होगी और दूसरी तरफ यह कहा जाता है कि जब रेलवे लाइन बनेगी तभी तो इंडस्ट्री आएगी। यानि "अंडा पहले या मुर्गी पहले" जैसे यह कहानी चलती रहती है उसी तरह से रेलवे में ऐसा चलता रहता है। हम लोगों की राय है कि पहले रेलवे लाइन आनी चाहिए, इन्फ्रास्ट्रक्चर का विकास जब होगा तभी उस इलाके का विकास होगा। उस दृष्टि से जितने

हमारे प्रोजेक्ट हैं उसमें 90 प्रतिशत ऐसे हैं। अब उनके लिए धन की कमी है, लेकिन प्रधानमंत्री जी से हमने कहा तो एक यह भी विचार बन रहा है कि दस साल के अंदर उसको पूरा कैसे किया जाए, इस पर विचार मंथन चल रहा है और अभी यह हुआ है कि दस साल में वाइबल प्रोजेक्टस को हम पूरा करेंगे। हम लोगों का प्रयास चल रहा है कि जितने हमारे पेंडिंग प्रोजेक्ट हैं, जिनके बारे में कतिपय माननीय सदस्य हिसाब लगाकर उसकी कुल लागत को इस साल के आवंटन से भाग देकर बता देते हैं कि इतने साल इस पर लगेंगे। इस स्थिति से निपटने के लिए यह आवश्यक है कि हम और धन जुटाएं, जिसके लिए सदन का सहयोग चाहिए और जो हमें मिलता भी है। सब लोगों की दिलचस्पी है, एनवायरमेंट फ्रेंडली है, लोगों की भावनाएं रेल से जुड़ी हुई हैं और सभी चाहते हैं कि इसके लिए और ज्यादा धन मिलना चाहिए। अगर हम इंटरनल रिसोर्सेस से और ज्यादा धन का इंतजाम करेंगे तो उसके लिए हमें कुछ और प्रबंध करना पड़ेगा, जो उचित नहीं है क्योंकि हर तरह से हमें देखना पड़ता है।

उपसभापति महोदया, हम खर्चे में भी कटौती कर रहे हैं। जितना भी संभव है, हम चारों तरफ से कर रहे हैं। लीकेजेज को नियंत्रित करने की कोशिश कर रहे हैं, स्क्रेप डिसपोजल में जो लीकेजेज था उसे दूर करने की कोशिश कर रहे हैं। जहां तक कि जो अनरिजर्व टिकट है, जिसमें इधर उधर से पता चलता है कि बड़ी धांधली चलती है, गरीब आदमी को ठगा जाता है, उसी के लिए हमने अन रिजर्व टिकटिंग सिस्टम 2002/2003 में इंट्रोड्यूस किया था, जिसका दिल्ली में सफल प्रयोग हुआ। इस साल हमने प्रोवीजन किया है कि उसको ईस्टर्न रेलवे, ईस्ट सेंट्रल रेलवे, नार्थ-ईस्टर्न रेलवे, नॉर्दर्न रेलवे में बड़े पैमाने पर लागू करें क्योंकि यहां लोगों का सबसे ज्यादा मूवमेंट है। सबसे ज्यादा लोग पूरब से उत्तर की ओर आते हैं, उनको ठग लिया जाता है, परेशान किया जाता है, लोगों की जेब में पैसा चला जाता है। विजलेन्स ने इस तरह की चीजों को पकड़ा था। उसके आधार पर हमने निर्णय लिया है कि पूरा का पूरा टिकट जो कटेगा वही कंप्युटराइज्ड होगा, किसी को कोई ठग नहीं पाएगा और इस तरह का जो लीकेज है वह रुकेगा। तो लीकेज को रोकने की कोशिश की है ताकि आंतरिक संसाधन बढ़े।

महोदया, इस बार आपने देखा हमने रेशनलाइजेशन किया। फ्रेट के रेट का जो रेशनलाइजेशन किया है, उसके पीछे मंशा यही है कि हाई-रेटेड कमोडिटीज है और इसलिए उसका क्लासीफिकेशन हमने कुछ नीचे किया है ताकि ज्यादा से ज्यादा ट्रेफिक को हम अपनी तरफ अट्रेक्ट कर सकें। पार्सल से सामान बुक करना कितना कठिन काम था? जो सात प्रकार का क्लास था, अलग अलग सामान का अलग अलग क्लासीफिकेशन था, उस सबको खत्म कर दिया। इसका प्रस्ताव हमने रखा है। अब चार क्लासीफिकेशन होंगे। किस प्रकार की ट्रेन से आप अपना लगेज या पार्सल भेजना चाहते हैं, रेट उसी पर आधारित होगा। ''आर'' है राजधानी एक्सप्रेस के लिए, ''पी'' है प्रीमियम ट्रेन्स, जो सुपर फास्ट, मेल, एक्सप्रेस ट्रेन्स हैं उसके लिए, ''एस'' है स्टेंडर्ड सेवा यानि बाकी मेल, एक्सप्रेस, शताब्दी और यह जो हम पार्सल ट्रेन चला रहे हैं उसके लिए, ''ई'' है

इकोनामी क्लास यानि जो पैसेंजर ट्रेन और बाकी ऐसी जितनी ट्रेन हैं उसके लिए तो चार प्रकार के रेट हैं, चार प्रकार की गाड़ियों से जो भेजना चाहते हैं, कुछ भी भेजना चाहते है, जो भी माल है, सामान क्या है इसके आधार पर नहीं बल्कि वजन क्या है, ट्रेन कौन है उसके आधार पर रेट तय होगा। इस प्रकार से रेशनलाइजेशन की हमने कोशिश की है। राजधानी, शताब्दी को भी रेशनलाइज करने की कोशिश की है। हर किसी को जानने का अधिकार है कि हम जो फेयर दे रहे हैं उसके पीछे रेशनल क्या है? अब राजधानी और शताब्दी चलाई तो गई, लेकिन उसका जो रेशनलाइजेशन होना चाहिए था वह नहीं हो पा रहा है। जब जरूरत पड़ती थी हम बढ़ा देते थे और आम तौर पर धारणा है कि हायर क्लास के लोग चलते हैं इसलिए इनको थोड़ा बढ़ा दो। अब बहुत बढ़ाते चले जाओ तो उससे पैसेंजर घटते चले जाएंगे तो धन कहां से मिलेगा? इसलिए हमने रेशनलाइज़ किया है। 2002-2003 के बजट में हमने जिस तरह से फेयर का रेशनलाइजेशन किया, राजधानी और शताब्दी को भी हमने उसके साथ लिंक कर दिया। जो सुपरफास्ट ट्रेन्स हैं, उससे राजधानी और शताब्दी में 15 प्रतिशत अधिक लगेगा प्लस केटरिंग चार्जिस। जनशताब्दी, जो हमने चलाई इस साल, उसमें हमने 10 प्रतिशत ज्यादा रखा था प्लस केटरिंग चार्जिस। हमने केटरिंग को ऑप्शनल कर दिया और उसको घटाकर पांच प्रतिशत कर दिया ताकि ज्यादा से ज्यादा लोग ऐफोर्ड कर सकें और चल पाएं। इस तरह के रेशनलाइजेशन से मुझे पूरी उम्मीद है कि जो हमने उम्मीद की है उससे कुछ ज्यादा धन हम प्राप्त कर पाएंगे। हमारे पास जो भी धन आएगा या तो वह विकास में लगेगा या सेफ्टी के काम में आएगा, और तो किसी काम में उसे जाना नहीं है। हम जितने धन की उगाही करेंगे वह मुख्यत: इन्हीं दो कामों में जाना है क्योंकि इन्हीं दो चीजों में सबसे अधिक खर्च होता है। इसलिए हमारी कोशिश होगी कि विकास के कामों में हम इन सब चीजों को खर्च कर पाएं।

कई माननीय सदस्यों ने कहा कि आउट-ले घटा है। आउट-ले घटा नहीं, आउट-ले बढ़ा है। शायद रहमान खान साहब ने कहा था। हमने आउट-ले बढ़ाने की कोशिश की है, हम अगर फिगर्स देखते हैं तो जो आउट-ले है और रेल विकास निगम के माध्यम से जो कई प्रोजेक्टस में काम हुए हैं, इन सब चीजों को देखते हैं तो पाते हैं कि आउट-ले बढ़ा है। चाहे गेज़ कन्वर्ज़न का हो, नई लाइन में 20 प्रतिशत से ज्यादा ....(व्यवधान)...

श्री के॰ रहमान खान (कर्नाटक): पिछले साल के आउट-ले से कम है।

श्री नीतीश कुमार: पिछले साल के ही आउट-ले से मैं बता रहा हूं कि बढ़ा हुआ है। अगर आप बजट ऐस्टिमेट का फिगर्स लें 2002-2003 का, तो जहां नई लाइन इंक्लूडिंग रेस्टोरेशन 910.58 करोड़ था, अब वह हमारा 1100 करोड़ का है। इसी प्रकार से गेज़ कन्वर्जन 807.21 था, जो बढ़कर 863 है। डबलिंग का 608.39 था, यह बढ़कर 863 करोड़ हुआ है। हमारा तो आउट-ले बढ़ा है। रेल विकास निगम के कम्पोनेंट को जोड़ लें ...(व्यवधान)... रेल विकास निगम भी तो रेलवे का ही है न, गोल्डन क्वाड्रिलेट्रल के जो प्रोजेक्ट्स हैं हम उनको वहां शिफ्ट कर रहे हैं। अब उनके लिए यदि

अतिरिक्त धन मिल रहा है और वह रेल विकास निगम के माध्यम से होगा, तो कुल मिलाकर हमारा आउट-ले बढ़ा हुआ है। हमारा प्रयास और है। हमारी इच्छा तो थी कि और हमें मिलता, लेकिन नहीं मिल पाया। जितना मिला है, उसी के अनुसार हमने सबको बांटा है। एक फार्मूला, जो हमने 2002-2003 में तय किया था, उसी फार्मूले के तहत राज्यों की परियोजनाओं के बीच में हमने बंटवारा किया है। रेल लाइनें बन रही हैं। कई जगह शिकायत हुई कि कम बन रही हैं। कम नहीं बन रही। इस बार का हमारा लक्ष्य है और उस लक्ष्य के बारे में हमने सदन को सूचित किया है कि हमने लक्ष्य रखा है कि 1300 किलोमीटर से भी ज्यादा ब्रॉड गेज लाइन करेंगे - नई लाइन, गेज़ कन्वर्ज़न और डबलिंग के लिए। इस प्रकार से हमारा प्रयास है कि विकास की नई मंजिलों को हम प्राप्त करें और इन सब चीजों में आपका सहयोग है। कोई स्पेसिफिक चीज़ होगी तो मैं उस स्पेसिफिक चीज का उत्तर पत्र के माध्यम से उनको दे दूंगा, जैसे कहीं तमिलनाडु के बारे में या और जगहों के बारे में सवाल उठाए गए हैं।

1.00 P.M.

मैं एक परियोजना, जिसे हम राष्ट्रीय परियोजना मानते हैं, उसका उल्लेख करना चाहता हूं। किसी माननीय सदस्य ने इस बात का जिक्र किया है, शायद श्री सैफुद्दीन सोज़ साहब ने कुछ कहा था जम्मू-कश्मीर के प्रोजेक्ट के बारे में। मेरे बजट भाषण में उल्लेख है कि यह जो जम्मू-उधमपुर की लाइन है, उसको 2003-2004 में पूरा करने का लक्ष्य हमने बजट भाषण में घोषित कर दिया है, यह जो पुराना प्रोजेक्ट है। उधमपुर से लेकर बारामूला तक की एक योजना परियोजना बनी 1996-97 में। ऐलान तो हो गया कि एक राष्ट्रीय परियोजना बनेगी, लेकिन कोई धन नहीं मिला उसके लिए, रेलवे अपने रिसोर्सिज़ से खर्च कर रही है। हमने इसके लिए अथक प्रयत्न किया है और अथक प्रयत्न करने के बाद केन्द्र ने तय किया और इसके लिए मैं प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने तय किया कि इसके लिए रेलवे को अतिरिक्त सहायता दी जाएगी जनरल ऐक्सचेकर से और 2002-2003 में 400 करोड़, और आगामी साल का हमने जो बजट पेश किया है, उसमें यह 500 करोड़ का प्रोविज़न है। इसमें तीन खंड हैं- उधमपुर से कटरा, कटरा से काजीकुल और काजीकुल से बारामूला। हमने तो लक्ष्य निर्धारित कर दिया है कि उधमपुर से कटरा तक की लाइन तो 2004-05 में बन जाएगी और काजीकुल से बारामूला की लाइन हम 2005 में बनाने की स्थिति में हैं, अगर लैंड ऐक्विजीशन का काम तेज हो जाए और जमीन हमें अभी मिल जाए, उस पर तेजी से काम हो रहा है। हमने जिन लोगों की जमीन एक्वायर की गई थी, उनको वहीं कम्पनसैशन अमाउंट दिया है, डिसबर्समेंट किया है, उसका बड़ा अच्छा असर पड़ा है और उस सभा में मुख्य मंत्री जी भी मौजूद थे और मुझे पूरी उम्मीद है कि राज्य सरकार के सहयोग के साथ जल्दी से जल्दी जमीन रेलवे को मिलेगी ताकि हम वह लाईन पूरा कर सकें। बीच का जो खंड है कटरा से काजीपुर का वह बहुत डिफिकल्ट ट्रेक है। यह माननीय सदस्यों को मालूम होना चाहिए कि वह किस प्रकार का इलाका है। इसमें तो 42 किलोमीटर टनलिंग करनी पड़ेगी। 10 किलोमीटर तक तो सिर्फ ब्रिज

होगा। 140 किलोमीटर का लिंक है और डिफिकल्ट टनलिंग है। उसका एरियल सर्वे हुआ है, सेटलाइट की भी काफी मदद ली गई है। उसके बाद पेगिंग का भी काम चल रहा है। यह काफी कठिन कार्य है और यह देश के रेलवे इंजीनियर्स के लिए एक बहुत बड़ा अनुभव होगा। दुनिया में शायद ही कहीं इतना डिफिकल्ट प्रोजेक्ट कभी सिविल इंजीनियर्स को मिला हो। इसमें चुनौती का सामना करना पड़ रहा है। मुझे तो उम्मीद थी कि वह शाबाशी देंगे जो काम तेजी से चल रहा है, उल्टे उन्होंने एक ऐसा निराशा का चित्र प्रस्तुत किसा जिससे कभी-कभी बड़ा अफसोस होता है। इरकॉन और कोंकर्ण रेलवे को यह काम दिया गया है-क्योंकि कोंकण रेलवे में भी काफी टनेल्स हैं, ऊंचे-ऊंचे ब्रिज हैं। तो इनको काम दिया गया है। वह काम करना चाहते हैं। प्रधानमंत्री जी ने घोषणा की है कि 15 अगस्त, 2007 को वैली में ट्रेन जाएगी तो वह ट्रेन जाएगी। तो उसी को ध्यान में रख कर यह सारा काम हो रहा है। इसके लिए अलग से भी धन मिल रहा है। जम्मू कश्मीर के प्रोजेक्ट की चर्चा लोगों ने की थी उसका मैं उल्लेख करना चाहता हूं। बाकी अलग-अलग माननीय सदस्यों ने अलग-अलग प्रोजेक्ट की चर्चा की है। उसके संबंध में मैं उनको लिखित उत्तर भेज दूंगा। आप सब लोगों का समर्थन चाहिए। एक रोलिंग स्टॉक प्रोग्राम के बारे में आपने कहा था कि हम गाड़ियां चला रहे हैं। फ्रेट का मूवमेंट इतना होगा। तो रोलिंग स्टॉक के लिए वैगन के लिए जहां 2002-03 में 17 हजार वैगन फोरव्हीलर यूनिट के टर्म में था इस बार इसको 20 हजार 50 रखा गया है। उसको हमने बढ़ाया है। फिर उसी प्रकार कोचेज का भी बढ़ा है। 2002-03 में 1830 है। आगामी वर्ष के लिए उसको हमने 2006 का रखा है। जो भी जरूरत है उसको पूरा करेंगे। इलेक्ट्रिकल लोकोमोटिव 69 और डीजल लोकोमोटिव 85 हैं। .....(व्यवधान)..... चितरंजन लोकोमोटिव के लिए 69 है। पिछले साल भी 69 था। आपको रेलवे के प्रोडक्शन यूनिट की चिंता है। हमने तो इस बार के बजट में कहा है कि प्रोडक्शन यूनिट को हम कॉस्ट एंड प्रोफिट सेंटर बनाना चाहते हैं। विदेशों में मांग है। लेकिन इतनी कठिनाइयां हैं उन कठिनाइयों को दूर करने के लिए हम उनकी मदद करना चाहते हैं ताकि वे बाहर के माल का भी कब्जा करें। हमने आधुनिक तकनीक तो आयात कर ली लेकिन उसका लाभ हम उठा नहीं पा रहे हैं। रेलवे की जरूरत को पूरा करने से ज्यादा उनकी क्षमता है। इसलिए उस क्षमता का उपयोग कर सकें इसके लिए भी हम उन्हें प्रोत्साहित करेंगे।

माननीय उपसभापति महोदया, यह भी मैं निवेदन करूंगा कि एप्रोप्रिएशन लोक सभा ने पारित किया है, वह यहां भी आया है। उसको भी इसके बाद टेकअप कर लिया जाए तो बड़ा कृपा होगी।

SHRI N. JOTHI: Madam, I want to know one thing about Tamil Nadu. I will take only one minute. .....*(Interruptions)*...

THE DEPUTY CHAIRMAN: I know you will take one minute. There are so many States and there are so many districts in the country. Then everybody will take one minute. The question is.....

श्री अहमद पटेल (गुजरात): मुझे जनरल बात करनी है।

THE DEPUTY CHAIRMAN: I will allow you. The Minister has said in his speech that he would send his reply to each and every Member who has put questions about his area or district or State.

श्री अहमद पटेल (गुजरात): माननीय उपसभापति महोदया, मुझे खुशी इस बात की है कि सोशल रेस्पांसिबिलिटी का बात की है। लेकिन साथ-साथ यह भी कहा कि Because of economic viability and feasibility, 90 per cent projects are pending. मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि इसमें जो 90 परसेंट प्रोजेक्ट पेंडिंग हैं उसमें क्या कोई प्रॉयोरिटी तय करेंगे या नहीं करेंगे? जो ट्राइबल एरियाज है, बाकी एरियाज हैं जिसका यहां पर आश्वासन दिया गया है उसके बारे में मंत्री जी, आप कुछ प्रायोरिटी तय करेंगे या नहीं करेंगे? दूसरे, आपने तीन हजार ग्यारह करोड़ सेफ्टी फंड की बात की है। क्या इतनी राशि सफिशिएंट है? अगर नहीं है तो बाकी राशि सेफ्टी फंड के लिए कहां से आएगी?

श्री नीतीश कुमार: जहां तक प्रोजेक्ट का सवाल है, मैंने यह नहीं कहा कि पेंडिंग हैं। ऑन-गोइंग प्रोजेक्ट के बारे में हमने कहा कि जो भी हमारे ऑन-गोइंग प्रोजेक्ट हैं कंस्ट्रक्शन के, चाहे नई लाईन हो, गेज कंवर्जन हो, डबलिंग हो, इन सबको मिला कर के हमने एक अंदाज लगाया तो पाया कि वह 90 परसेंट सोशली डिजायरेबिल केटेगरी में आते हैं। हम फंड तो देते जा रहे हैं सरकार के द्वारा पहले एक प्रायोरिटी भी फिक्स-अप की गयी है। चूंकि यह मांग आती थी कि इस राज्य की उपेक्षा हो रही है, उस राज्य की उपेक्षा हो रही है, इसलिए आबादी, क्षेत्रफल और आन-गोइंग प्रोजेक्ट को पूरा करने के लिए आवश्यक धनराशि के लिए इन तीन को हमने आधार रखा है। उसके आधार पर 15 परसेंट आबादी, 15 परसेंट क्षेत्रफल और 70 परसेंट उस राज्य में पड़ने वाले रेलवे प्रोजेक्ट को पूरा करने के लिए धन की आवश्यकताएं है। इन तीनों का आधार बनाकर, हमने वेटेज़ देते हुए।. ....(व्यवधान).....

श्री अहमद पटेल: आप एश्योरेंस दे दीजिए।

श्री नीतीश कुमार: आप हमारी पूरी बात सुन लीजिए। हमने तो आपके पास अपने अधिकारी तक को भेजा। आप कहां के किस प्रोजेक्ट के बारे में जानना चाह रहे थे? आप उपलब्ध नहीं थे। .....(व्यवधान).....

श्री अहमद पटेल: बता दिया, हाउस में भी बता दिया। आपने आश्वासन भी दिया है। आपके आफीसर्स को भी लिखा है। डिटेल लेटर्स भी लिखे हुए हैं।

श्री नीतीश कुमार: ठीक है। हम आपसे व्यक्तिगत रूप से भी जानना चाहते थे। शायद पता नहीं। खैर उसकी बात नहीं।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now, no more questions.

श्री नीतीश कुमार: उसके आधार पर वह काम किया जा रहा है और जिस राज्य में जो प्रोजेक्ट पड़ते हैं, उनके आधार पर वहां धन का आवंटन होता है। हमें और पैसा मिलेगा, हम और ध्यान देंगे। बैकवर्ड एरियाज़ के प्रोजेक्ट्स को कौन पूरा नहीं करना चाहेगा। मोस्टली तो बैकवर्ड एरिया के प्रोजेक्ट्स हैं। आखिरकार जो रिमोट एरियाज़ हैं, उनको जोड़ने के लिए ही तो ये प्रोजेक्ट्स हैं।

जहां तक सेफ्टी का सवाल है। स्पेशल रेलवे फंड तो सिर्फ रिन्यूवल के लिए बना है। इसके अलावा सेफ्टी रिलेटिड पैसे और हैं। डीआरएफ से पैसा है, फिर लेवल क्रासिंग के लिए पैसा है, अगर सब पैसों को मिला दें तो जहां तक मुझे स्मरण है, वैसे मुझे फिगर्स देखनी पड़ेगी, लेकिन जहां तक मुझे स्मरण वह 4 हजार तीन सौ करोड़ से भी ज्यादा है। इस साल उसका प्रावधान किया गया है। इस प्रकार से वह काम किया जा रहा है। इसके अलावा रेवेन्यु से भी खर्च होता है। यह तो हम प्लानिंग की बात कर रहे हैं। इसके अलावा रेवेन्यु से भी खर्च होता रहता है। सेफ्टी के लिए हम नये कदम उठा रहे हैं। जैसे-एंटी कोलिजन डिवाइस (एसीडी) लगायेंगे। जिस पर हम काम शुरू कर रहे हैं। उसके लिए और पैसे की जरूरत पड़ेगी। कंटीन्युअस ट्रैक सर्किटिंग के लिए और पैसे की जरूरत पड़ेगी। रेलवे को धन की जरूरत है। जब हम श्वेत-पत्र लायेंगे तो उस समय व्यापक चर्चा होकर के एक बात और एक माहौल बनेगा, उसका हम सब को लाभ जरूर मिलेगा।

श्री बालकवि बैरागी (मध्य प्रदेश): मैडम, मैं भी पूछना चाहता हूं। .....(**व्यवधान**).....

SHRI N. JOTHI: Madam, I have to make a small point. Madam, we have a commitment made to the South-East Asian countries like Malaysia, Singapore, Phillippines and others. The wheat has to be transported from Punjab, and the nearest port is Tuticorin. We have been keeping our begging bowl before the Railway Board right from October onwards, for allotment of racks to the port. I myself had written a letter a month ago. But, till now, they have not allotted racks to the Tuticorin port, whereas, what they have done is, they have allotted 121 racks for the Kandla port...

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now don't be negative .....(*Interruptions*).....

SHRI N. JOTHI: Why this step-motherly treatment?

THE DEPUTY CHAIRMAN: If some other port has been allotted something, that is a different thing. You say that it should be allotted ...(*Interruptions*).... Let us be positive in our speech.

SHRI N. JOTHI: Why have they not alloted the same to the Tuticorin port? How long are we to wait? We have been waiting since October, Six months have gone by. Under this circumstance, how do we keep up our commitment made to these countries? This is a very unfortunate situation. A step-motherly treatment is being shown to Tamil Nadu and other Southern States. This is really very sad, and I want to put on record my feelings on this issue. And, it is very unfortunate that in spite of my letter, they are not responding.

श्री नीतीश कुमार: उपसभापति महोदया, रैक के अलाटमेंट में मेम्बर्स लोगों को ज्यादा नहीं पड़ना चाहिए। यह सब तो जो पहले इनडैंट करता है, उसको पहले मिलता है नम्बर वन। इसमें बहुत कुछ एफसीआई को गाइड करना पड़ता है। कौन-सा एक्सपोर्ट को देंगे, कौन यहां पीडीएस रिक्वायरमेंट के लिए देंगे, यह बहुत लोग मूव करने वाले लोगों के पीछे पड़े रहते हैं। हमको रैक नहीं मिल रहा, हमको रैक नहीं मिल रहा, रैक तो हम मूव कर ही रहे हैं। कुछ तो एफसीआई एडवाइज़ करती है कि इसको पहले मूव करो, कुछ आ जाता है कि इसको करो, डेजिगनेटिड कोर्ट्स होते हैं। ...(व्यवधान)....

SHRI N. JOTHI: I am making this demand on behalf of MMTC, not for any individual benefit.

श्री नीतीश कुमार: माननीय सदस्य जरा जान लें। इसके बाद भी उनकी कोई समस्या है तो वे हमको खत लिखें। If you write a letter to me, I will, personally, get it examined. But I would only appeal to the hon. Member not to plead such things, as allotment of racks, in the House.

THE DEPUTY CHAIRMAN: He is right. It is absolutely correct.

SHRI N. JOTHI: The Department has gone to that level. What to do?

SHRI NITISH KUMAR: Moreover, this issue is dealt with by so many agencies. The FCI is involved in that. The FCI has to give instructions as to which ports are we to move the racks. The Railway is just the transporter. We cannot decide from our side as to which ports we have to move what...*(interruptions)* Somebody has not told you the whole thing. So, you please write a letter and I will examine it...(*Interruptions*)

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now, the matter is over...(*Interruptions*) I am not allowing anybody. No individual matters, please...

SHRI NITISH KUMAR: They cannot expect that we should discuss, in the House, issues like racks' allotment...(*Interruptions*)

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now, that is all...(*Interruptions*) I am not allowing...(*Interruptions*) I am not allowing anything. (*Interruptions*) No, this is not fair. (*Interruptions*)

SHRI C.P. THIRUNAVUKKARASU (Pondicherry): I am thankful to the hon. Minister for having allotted several trains to Tamil Nadu.

श्री बालकवि बैरागी: मैडम....

उपसभापति: अभी रहने दीजिए। आप चिट्ठी लिखकर भेज दीजिए।

श्री बालकवि बैरागी: मैडम, पूछने का और कौन सा समय होगा? कृपा करके मेरी बात सुन लीजिए।

उपसभापति: आपने अपनी बात हाउस में कही थी न। आपको अलाऊ किया था।

श्री बालकवि बैरागी: महोदया, उसमें मैं नहीं था।

उपसभापति: अगर आप नहीं थे तो यह मेरी जिम्मेदारी नहीं है।

श्री बालकवि बैरागी: मैडम, मैं तो आपसे बहुत....

THE DEPUTY CHAIRMAN: I allowed 49 people. Extra time was given. Even those, whose names were not there, were allowed at the last minute. (*Interruptions*).

श्री बालकवि बैरागी : मैडम, मेरा तो उसमें नाम ही नहीं था।

THE DEPUTY CHAIRMAN: We cannot go on discussing the Railway Budget all the time.

श्री बालकवि बैरागी: मैडम, मेरा उसमें नाम नहीं था और मैं बहस भी नहीं करूंगा। मैं तो केवल इनकी जानकारी के लिए छोटी-छोटी दो बातें कहना चाहता हूं। नीतीश कुमार जी से मैं बार-बार निवेदन कर रहा हूं कि अगले वर्ष मालवा में, सारे देश के एक करोड़ लोग उज्जैन में क्षिप्रा स्नान के लिए आएंगे। वहां सिंहस्थ का बड़ा मेला लगेगा। उसके लिए आपके पास कोई पैकेज है या नहीं? एक तो इस बात को आपको स्पष्ट कर देना चाहिए। दूसरा रेल मंत्रालय में हिन्दी के 600 पद अपनी प्रतीक्षा में खड़े हुए हैं और रेल बोर्ड बार बार इस बात को टालता है कि दूसरे समूह वाले भी हमसे मांग करेंगे। 90 लाख रुपयों के लिए आपने 600 लोगों की प्रोन्नति रोक रखी है। कृपा

करके इस पर ध्यान दीजिएगा और इस संबंध में अगर आप कुछ कह सकें तो आपका हम पर बड़ा एहसान होगा। हर बैठक में यह बात उठती है। मैं आपसे यह प्रार्थना करता हूं कि इस बात को टालने की कोशिश मत कीजिए।

उपसभापति: मंत्री जी, दो बातें उन्होंने उठायी हैं। अगर आप अभी जवाब दे सकते हैं तो अभी दे दीजिए, नहीं तो आप बाद में उनको चिट्ठी लिखकर बता दीजिए।

श्री नीतीश कुमार: शायद आप उज्जैन के संबंध में कहना चाहते हैं। उज्जैन के लिए इंतजाम किया जा रहा है, रेलवे के अधिकारियों से कहा गया है। राज्य सरकार के साथ भी परामर्श करके, उनके अधिकारियों के साथ परामर्श करके इंतजाम किया जा रहा है। माननीय सदस्यों को अगर कोई सुझाव देना है तो वे दे सकते हैं। वहां बड़ी संख्या में लोग रेलगाड़ियों से जाएंगे। रेलवे में क्या इम्प्रूवमेंट करना है, उसके लिए निर्देश दिये गये हैं और आपका भी अगर कोई सुझाव होगा तो उस पर भी हम लोग गौर करेंगे।

श्री बालकवि बैरागी: हिन्दी के उन पदों के बारे में आप कुछ कहना चाहेंगे?

श्री नीतीश कुमार: इसका उत्तर तो मैं उनको लिखकर ही दे सकता हूं।

GOVERNMENT BILLS

The Appropriation (Railways) Vote on Account Bill, 2003

THE DEPUTY CHAIRMAN: Hon. Members, we will now take up the Appropriation (Railways) Vote on Account Bill, 2003, the Appropriation (Railways) Bill, 2003 and the Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 2003.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): Madam, I beg to move:

"That the Bill to provide for the withdrawal of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of a part of the financial year 2003-2004 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The question was put and the motion was adopted.

THE DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.